

FAQ – digitale Bürgerinformationsveranstaltung

Voerde-Friedrichsfeld bis Bahnhof Wesel

In diesem Dokument finden Sie Fragen und Antworten aus der digitalen Bürgerinformation für Voerde-Friedrichsfeld bis Bahnhof Wesel vom 5. März 2026.

Allgemeines

Wie lange dauern die Bauarbeiten insgesamt noch?

Ein wichtiger Meilenstein in unserem Ausbauprojekt ist für Mai 2026 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt endet die eingleisige Betriebsführung und der Abschnitt zwischen Voerde-Friedrichsfeld und Wesel wird wieder zweigleisig befahrbar sein. Auch nach Mai 2026 werden wir weitere Baumaßnahmen auf der Strecke fortsetzen, insbesondere auf der sogenannten bahnlinken Seite Richtung Emmerich. Die vollständige Fertigstellung aller Maßnahmen in diesem Bauabschnitt wird jedoch noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen, da es sich um ein umfangreiches Infrastrukturprojekt handelt.

Wird das Zugsicherungssystem ETCS bereits zur geplanten Inbetriebnahme im Dezember 2027 verfügbar sein?

Nein, das European Train Control System (ETCS) wird zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Dezember 2027 noch nicht installiert sein, ist aber für die Strecke vorgesehen. Die Installation erfolgt jedoch erst nach Abschluss der gesamten Baumaßnahme.

Welches ETCS-Level ist für die Strecke vorgesehen?

Für die Strecke ist das ETCS-Level 2 vorgesehen.

Inwieweit werden die bis mindestens Mitte der 2030er Jahre andauernden Generalsanierungen den weiteren Ausbau bis Emmerich beeinflussen?

Grundsätzlich können die bundesweiten Generalsanierungen Auswirkungen auf die verfügbaren Kapazitäten im gesamten Bahnnetz haben. Es lässt sich jedoch nicht konkret beurteilen, ob und in welchem Umfang diese Maßnahmen Einfluss auf unser Ausbauprojekt haben.

Warum werden Straßen, die durch Baustellenfahrzeuge verschmutzt werden, nicht regelmäßig gereinigt?

Die Reinigung der betroffenen Straßen wird in der Regel von den beauftragten Baufirmen durchgeführt. Der Umfang der Reinigung hängt jedoch von verschiedenen Faktoren ab, wie etwa von der aktuellen Witterung oder der Art der Bauarbeiten. In akuten Fällen wenden Sie sich bitte direkt an unsere Kontaktmailadresse emmerich-oberhausen@deutschebahn.com, damit wir unsere Baufirmen sensibilisieren können, die Häufigkeit der Reinigung zu erhöhen.

Baumaßnahmen

Warum kann der provisorische Bahnhof in Friedrichsfeld nicht dauerhaft genutzt werden?

Der provisorische Bahnhof ist nicht für das zukünftige Betriebskonzept der Dreigleisigkeit geeignet. In Zukunft sollen Fern- und Güterzüge überwiegend das mittlere Gleis nutzen, während der Nahverkehr über die beiden äußeren Gleise abgewickelt wird. Dafür sind sogenannte Außenbahnsteige erforderlich, die nur am ursprünglichen Standort des Haltepunkts errichtet werden können.

Wer ist für die Fahrradstellplätze am Ersatzbahnhof verantwortlich? Es stehen schon wieder viele ungenutzte Fahrräder herum.

Den Hinweis bzgl. den abgestellten Fahrrädern haben wir bislang nicht erhalten, dementsprechend konnten wir auch noch nicht agieren. Wir werden uns die Situation zeitnah ansehen und tätig werden, sobald dies erforderlich ist.

Wie lange bleibt der provisorische Bahnhof in Friedrichsfeld in Betrieb?

Nach aktuellem Planungsstand wird der Ersatzbahnhof voraussichtlich bis Ende 2027 genutzt. Der Rückbau kann jedoch erst erfolgen, wenn uns ausreichend Streckensperrungen zur Verfügung stehen, in denen die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden können.

Wie breit werden die neuen Bahnsteige am Haltepunkt Friedrichsfeld sein?

Die neuen Seitenbahnsteige werden etwa 5 Meter breit sein. Diese Breite entspricht den geltenden technischen Vorschriften und gewährleistet eine sichere Nutzung für die Fahrgäste.

Warum wurde die Eisenbahnüberführung an der Poststraße nicht verbreitert?

Im Rahmen der Planungen wurde geprüft, ob eine Verbreiterung erforderlich ist. Da hierfür jedoch keine Notwendigkeit festgestellt wurde, bleibt die Breite unverändert.

Warum wurden Brückenbauwerke nicht vollständig in einem Schritt abgerissen?

Der Abbruch von Brücken kann nur während bestimmter Streckensperrungen durchgeführt werden, um den Bahnverkehr und die Sicherheit zu gewährleisten. Zu den typischen Arbeiten, die nur unter Sperrung durchgeführt werden können: Abbrucharbeiten, Auf- und Abbau von Traggerüsten und einbringen von Verbauten.

Wann kann der Fußgängerüberweg über den Wesel-Datteln-Kanal wieder genutzt werden?

Die Personenüberführung über den Wesel-Datteln-Kanal kann voraussichtlich ab Sommer 2026 wieder genutzt werden. Voraussetzung ist, dass sowohl die Fußgängerbrücke selbst als auch die zugehörigen Rampenanlagen auf der nördlichen und südlichen Seite vollständig fertiggestellt sind.

Werden sich die Durchfahrtshöhen unter den Brücken an der Spellener Straße und der Poststraße ändern?

Die Durchfahrtshöhe für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Spellener Straße bleibt unverändert. Für die EÜ Poststraße erhöht sich die Durchfahrtshöhe von 4,00 Meter auf 4,50 Meter.

Wann wird das letzte Brückenteil am Lippeschlößchen eingeschoben?

Bis zum Ende des Jahres 2026 werden die Arbeiten an den Lippebrücken abgeschlossen sein. Der Einschub der dritten Brücke wird voraussichtlich im Sommer stattfinden. Sobald wir ein konkretes Datum vorliegen haben, informieren wir Sie wie gewohnt über unsere Informationskanäle.

Warum hat man im Bereich der Kurt-Kräcker-Straße nur für ein Gleis den Erschütterungsschutz vorgesehen?

Der Einsatz von Erschütterungsschutzmaßnahmen erfolgt auf Grundlage umfangreicher fachlicher Untersuchungen und Berechnungen. Diese Berechnungen werden von unabhängigen Gutachtern durchgeführt und berücksichtigen verschiedene Einflussfaktoren. Im Bereich der Kurt-Kräcker-Straße ist vorgesehen, dass das Äußerste Gleis zukünftig als sogenanntes Überholgleis genutzt wird. Das bedeutet, dass auf diesem Gleis die höchsten Zuggeschwindigkeiten erreicht werden, wodurch potenziell auch stärkere Erschütterungen entstehen können. Die durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass an dieser Stelle eine gezielte Erschütterungsminderung erforderlich ist, weshalb nur dieses Gleis mit einem Erschütterungsschutz ausgestattet wird.

Bleibt der barrierefreie Zugang am Bahnhof während der Sperrung der Personenunterführung in den Monaten von Mai bis August erhalten?

Ja. Der provisorische Zugang, der über eine Rampe zum Bahnsteig führt, bleibt während dieser Zeit bestehen. Somit ist weiterhin ein barrierefreier Zugang zu Innenstadtseite möglich.

Wird die Beleuchtung der Unterführung EÜ(F) Wesel erneuert oder verbessert?

Die Beleuchtungsanlage der Unterführung gehört nicht zum Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn, sondern liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt sowie dem Netzbetreiber Westnetz. Wir befinden uns aber in einem kontinuierlichen Austausch mit der Stadt und Westnetz. Es ist zu berücksichtigen, dass wir im Rahmen unseres Ausbauprojekts nicht die gesamte Unterführung erneuern, sondern nur einzelne Teilbereiche. Eine mögliche Anpassung der Beleuchtung muss deshalb mit der bestehenden Anlage abgestimmt werden. Ziel ist es, dass die Unterführung auch künftig ausreichend und gleichmäßig beleuchtet ist und somit sicher genutzt werden kann.

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die neuen Unterführungen in Wesel vor Graffiti zu schützen? Was halten Sie von einer Videoüberwachung?

In der südlichen bzw. städtischen Unterführung ist derzeit keine Videoüberwachung vorgesehen, da sie der Stadt gehört und nur teilweise von uns erneuert wird. Eine Videoüberwachung im Bahnhofsumfeld wird jedoch mit den Kolleg:innen der Personenbahnhöfe abgestimmt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen wird die vorhandene Videoüberwachung wieder aktiv sein. Während der Bauphase ist sie nur in den Bereichen eingeschränkt, in denen aktuell gebaut wird.

Bzgl. den Anti-Graffiti-Beschichtungen werden wir prüfen, ob und in welchem Umfang die Beschichtungen eingesetzt werden können. Gegebenfalls werden diese nachträglich ergänzt werden. Die Entscheidungen hierzu erfolgen in Abstimmung mit der Stadt, weil wir nicht über städtische Anlagen entscheiden können.

Wann wird es einen konkreten Zeitplan für die Bauarbeiten im Norden von Wesel geben?

In den vergangenen Jahren lag unser Schwerpunkt zunächst auf dem Abschnitt bis zum Bahnhof Wesel. Dieser Bereich wurde prioritär behandelt, da hier umfangreiche bauliche Maßnahmen erforderlich waren. Künftig werden wir die Bauarbeiten schrittweise weiter in Richtung Norden fortführen. Einen konkreten Zeitplan können wir jedoch noch nicht nennen. Das liegt unter anderem daran, dass zukünftige Bauphasen sowie notwendige Streckensperrungen noch nicht abschließend geplant und abgestimmt sind. Sobald konkrete Planungen und Termine feststehen, werden wir sie zeitnah informieren.

Gibt es eine Karte mit den zukünftigen Blockabständen zwischen den Signalen?

Nein, seitens unseres Ausbauprojekts gibt es keine öffentliche Karte, welche die zukünftigen Blockabstände zwischen den Signalen darstellt.

Wie viele Personen arbeiten normalerweise im Bereich zwischen Friedrichsfeld und dem Bahnhof Wesel?

Die Anzahl der an den Bauarbeiten beteiligten Personen variiert je nach Bauphase und Umfang der jeweiligen Maßnahmen. In Spitzenzeiten arbeiten auf den einzelnen Baustellen bis zu 100 Personen gleichzeitig. Zusätzlich sind weitere Mitarbeiter:innen im Hintergrund am Projekt beteiligt, sodass insgesamt etwa 200 bis 250 Personen direkt oder indirekt mit dem Ausbauprojekt beschäftigt sind.

Schienerersatzverkehr

Wird der RE19 wie geplant ab Mai 2026 in Friedrichsfeld halten und bedeutet das, dass der RE5 ab Mai 2026 wie früher nur noch zweistündlich in Friedrichsfeld hält?

Mit der Wiederinbetriebnahme der Zweigleisigkeit zwischen Friedrichsfeld und Wesel wird der RE 19 wieder planmäßig in Friedrichsfeld halten. Gleichzeitig ist vorgesehen, dass der RE 5 wie zuvor zweistündlich in Friedrichsfeld hält

Aktuell müssen der RE49 und der RE5 häufig in Dinslaken bzw. OB-Sterkrade wenden und die übrigen Halte entfallen. Friedrichsfeld wird dadurch morgens/nachmittags regelmäßig zwei Stunden lang nicht angefahren. Wann erfolgt endlich eine Verbesserung?

Die Ursachen sind leider vielfältig und lassen sich nicht auf einen Grund zurückführen. Insbesondere beim RE 5, einer sehr langlaufenden Linie, können Störungen im Betriebsablauf dazu führen, dass Züge nicht bis zum regulären Endbahnhof durchfahren. Hinzu kommt, dass sich der Nah- und Fernverkehr sowie der Güterverkehr die vorhandene Trasse teilen. Wie im Straßenverkehr kann es hier zu Staus kommen. Dabei wird der Nahverkehr teilweise vom Fernverkehr überholt und zurückgestellt, was Verspätungen zur Folge hat. Weitere Einflüsse ergeben sich durchlaufende und kurzfristige Baumaßnahmen im gesamten VRR-Raum bzw. in NRW: Störungen an Signalanlagen, Polizeieinsätze an Bahnhöfen oder witterungsbedingte Ereignisse wie Stürme. Diese Faktoren liegen oft außerhalb unseres direkten Einflusses. Auch längere Fahrgastwechselzeiten an stark frequentierten Bahnhöfen können Verzögerungen verursachen. All diese Faktoren führen am Ende dazu, dass Züge vereinzelt vorzeitig wenden und die Fahrt nicht bis Friedrichsfeld durchführen. Diese Maßnahme dient dazu, die Betriebsqualität und

Stabilität des Fahrplans zu gewährleisten und Verspätungen nicht auf die folgenden Zugfahrten zu übertragen. Durch diese betriebliche Maßnahme wird versucht, auf den nachfolgenden Fahrten einen stabileren Betrieb zu sichern. Die Eisenbahnunternehmen sowie alle beteiligten Akteure sind bemüht, die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten und arbeiten kontinuierlich daran, die Situation zu verbessern
Streckensperrungen.

Streckensperrungen

Wann wird die Strecke 2027 voraussichtlich gesperrt?

Entlang der Strecke haben wir verschiedene Bauabläufe und Baubereiche eingerichtet, die es uns ermöglichen, auch ohne Streckensperrungen weiterzuarbeiten. Dadurch können viele Arbeiten parallel zum laufenden Bahnverkehr durchgeführt werden. Sobald uns konkrete Zeiträume für mögliche zukünftige Streckensperrungen vorliegen, werden wir Sie zeitnah informieren.